ESTÓRIAS DA NOSSA HISTÓRIA

A aposta

Mário Galvão

Dizem que esta aconteceu antes do primeiro vôo do Brasília.

O Coronel Ozires havia apostado com os outros diretores que o avião não iria ficar pronto na data prevista.

A aposta era dura. Uma caixa de champanhe.

Acontece que a turma toda deu um duro danado e o avião protótipo, reluzente, estava prontinho na data anteriormente combinada.

Todos os demais diretores da Embraer começaram a cobrar o Coronel Ozires para o pagamento da aposta que ele, felizmente, tinha perdido.

No dia seguinte, todos receberam em casa, o pagamento: uma caixa de champanhe francesa para cada um.

Só que eram miniaturas.

Afinal, ninguém havia especificado o tamanho.

Ficou a critério do perdedor.

Se V. tem alguma estória curiosa sobre a nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão, coluna "Estórias de nossa História". Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

A pasta do Chefe

Mário Galvão

Esta aconteceu em um dos salões de Le Bourget.

O Coronel Ozires estava voltando no microônibus da Embraer para o recinto da feira, depois de ter almoçado na inauguração da EAI. Ao seu lado, um cliente importante, o Lord Waterpark (Inglaterra).

Atento à conversa do cliente, o nosso Diretor Superintendente recomendou ao assessor, sentado dois bancos à frente, que o avisasse pelo chalé da Northrop, onde haveria importante reunião.

O solícito assessor ficou atento e, quando o micro passou no local indicado, logo avisou o Chefe.

— Chegamos. É o chalé da Northrop!

O coronel Ozires foi para a porta e desceu, rapidinho, como de costume.

Alguém lá atrás, percebendo a preocupação do assessor, brincou:

— Olha, o chefe esqueceu a valise.

Sem olhar para trás, o assessor alcançou com a mão direita a alça de um banquinho existente entre as cadeiras e puxou-o, com toda força, ao mesmo tempo em que esgoelava com o motorista.

— Arretez, monsieur! Le president a oublié sa valise!!!

(— Pare, senhor, o Presidente esqueceu sua pasta!!!)

Imagine o palavrão que o Álvaro Sapha (ex-COV) ouviu do Galvão (DSP/AC) quando este descobriu que não era valise nenhuma que ele estava puxando, quase arrancando um pedaço da alça da poltrona do microônibus.

Em português, é claro!

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

A pianista

Mário Galvão

Chegou a São José dos Campos a delegação egípcia que vinha dar o parecer decisivo sobre a aquisição de nada mais nada menos que 180 Tucanos para a Força Aérea daquele país e do Iraque.

Como sempre acontecia em tais ocasiões, oferecíamos um jantar bem caprichado aos clientes. Nesse caso, muito importante e decisivo, o coronel Ozires fez inúmeras recomendações para que nenhum detalhe fosse esquecido e que os egípcios deixassem nosso país com a melhor das impressões.

Socorri-me de meu amigo Samuel, gerente do Hotel Eldorado, para preparar **aquele** jantar no **roof** do hotel, lá no último andar, com direito à vista panorâmica para a cidade toda iluminada em noite de lua cheia.

O Samuel me ofereceu, sem ônus, o concurso de uma pianista, conhecida do Ângelo, seu subgerente, a qual, segundo ele, era uma **virtuose** do teclado. Aceitei, todo contente, acreditando que os diretores da Embraer ficariam felizes em ter música a bordo e os visitantes, mais ainda. Fiz mil recomendações, entretanto, lembrando que a moça deveria ser discreta, que deveria tocar baixinho para não atrapalhar as cifras do eng. Ozílio, diretor Comercial, nem as conversas do coronel Ozires, com o general egípcio que presidia a delegação.

O jantar decorria animado, as conversas idem, e eu, acompanhando na ponta da mesa, onde estava sentado exatamente no lado oposto do coronel Ozires e do general para que não escapasse nenhum detalhe. A meu lado, um coronel egípcio muito simpático contava-me um pouco das maravilhas do seu país de mil segredos e pirâmides.

Já tinha dado a noite como ganha e o serviço bem cumprido, elogiado pelo chefe, quando, na hora do cafezinho, a minha amiga do piano resolveu atacar de *pot-pourri* internacional. Música brasileira, música americana, música italiana, música inglesa e, para encerrar ... nada menos que **Hva Na Guila Hava.** Meu Deus do Céu: tudo, menos Israel!

Não teve jeito. A música israelense tocando suave e o coronel Ozires me fuzilando do outro lado da mesa, com o olhar, e o engenheiro Ozílio me chutando o calcanhar por baixo dela. O coronel egípcio, ao meu lado, felizmente feliz com as caipirinhas que havia tomado no bar, antes do jantar, brincou, em inglês:

— Acho que ela está querendo que nós a joguemos pela janela!

Não havia o que fazer. Deixei passar batido e mudamos de assunto. Felizmente, os egípcios e israelenses haviam assinado o acordo de paz de Camp David, na semana anterior e a **gaffe** não ficou sendo tão grave, embora imperdoável.

Quando as visitas e os diretores sumiram na esquina, nos carros, precipitei-me para dentro do hotel e dei a maior bronca na pianista, que ficou toda pálida e trêmula com a inesperada repreensão:

— Como é que você foi tocar **Hava Na Guila Hava** no fim do **pot-pourri?!** Os egípcios queriam jogar você pela janela, com piano e tudo!

Ela, ainda aparvalhada, sem entender, pois, ao que tudo indica, nunca lera jornal em sua vida, apesar de tocar piano muito bem.

— Desculpe, mas foi seu Ângelo que me recomendou essa música. Ele disse que iriam adorar se eu tocasse pelo menos uma música oriental..

A sopa do almirante

Mário Galvão

O restaurante da Embraer completou 20 anos no dia 19 de agosto último e nos ofereceu um belo almoço e chocolate de brinde.

Há muitas estórias na história do nosso restaurante. Uma delas conta que, logo depois da inauguração, um importante almirante veio visitar a Embraer. Em pauta, um possível contrato com a Marinha, que resultaria na fabricação de helicópteros por nossa empresa. O almirante em questão, claro, foi tremendamente paparicado e a recepção, com "tapete vermelho".

Tudo corria bem, até a hora do almoço. A refeição começou com uma bela terrina de sopa. Um tropeção! Pronto! A farda imaculadamente branca do militar ficou tingida inteira de caldo verde.

Emergência! O que fazer? Alguém teve a idéia salvadora. Colocaram o Almirante de Esquadra no toalete masculino do restaurante, de cuecas. E toca para a lavanderia do CTA! Em apenas alguns minutos a farda do oficial general estava de volta, lavada, imaculada e seca.

O almirante só foi embora depois que o Coronel Ozires prometeu, com todas as letras, que o Américo, chefe do restaurante, não iria punir o garçom. E não puniram mesmo.

Se V. tem alguma estória curiosa sobre a nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão, coluna "Estórias da nossa História". Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

Afinal, era tudo igual!

Não são poucos os relatos com trapalhadas de nosso pessoal em virtude do uso de língua estrangeira, na tentativa de se fazer entender por outros povos.

Em uma ocasião, o Antonio Augusto (AC), o Rubens (COM) e o Zé Raimundo (COM), estavam na Feira del Aire de Santiago, e foram a um restaurante.

Depois do almoço, necessitavam de palitos.

Como fazer? Ninguém sabia como era palito em espanhol.

Chamaram o garçom e começaram as tentativas:

— Señor, usted tiene pajetos?

Nada!

E foi uma série de invenções, a "portunhol":

— Tiene pajetas?
— Tiene pallotos?
— Pajitas?
— Paetos?

O garçom, paciente, sempre sacudindo a cabeça em negativo, sem entender o que aquele grupo de brasileiros queria.

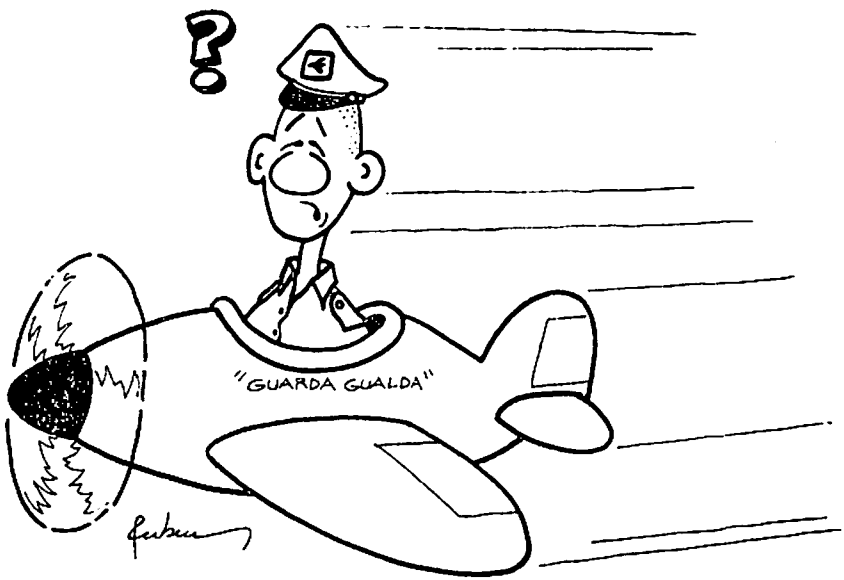
Até que o Zé Raimundo se lembrou de imitar alguém palitando os dentes, fazendo assim com uma das mãos e escondendo a boca com a outra.

O rosto do garçom se iluminou:

—Sin claro, ustedes quierem palitos.

Acontece que palito em espanhol é palito mesmo, e pronto!

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa Historia, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.



Aqui na Embraer Gualda é Gualda

Tenho lembrança de muitas histórias curiosas que ouvi durante as minhas muitas visitas à Embraer.

Uma delas é muito interessante.

Conta-se que um guarda, novato, atendeu um visitante na portaria do F-46.

O senhor, muito circunspecto, de terno e gravata, tirou a documentação do bolso e disse ao guarda:

— Gostaria de falar com o Gualda, por favor.

O guarda, vindo de uma cidade brasileira onde o "r" e o "l" soam senão idênticos, muito próximos, não teve dúvida:

— Com que gualda o senhor quer falar.

O visitante:

— Com o Gualda, piloto.

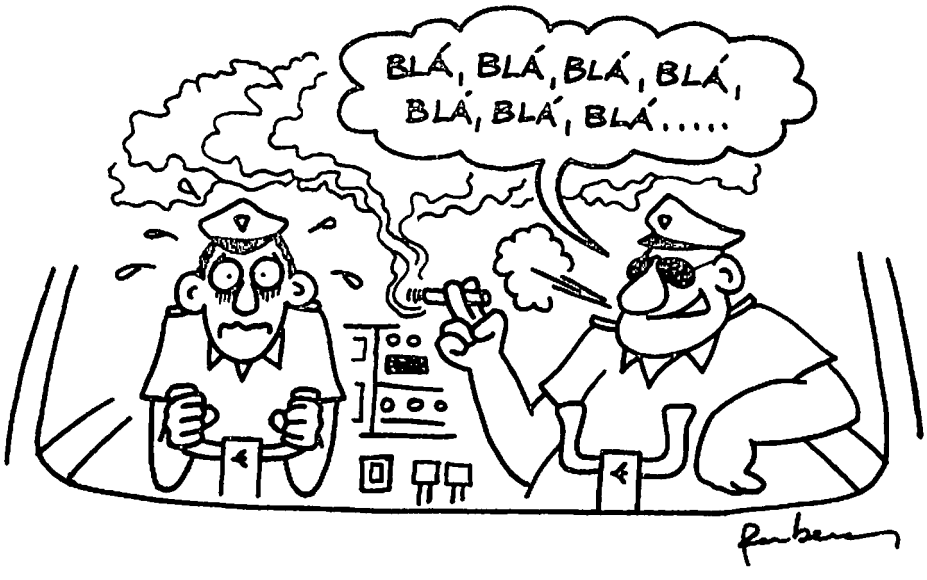
O guarda retorquiu, muito incisivo:

— O senhor deve estar enganado. Não temos nenhum **gualda** piloto. Aqui na Embraer **gualda** é **gualda**.

Custou para o guarda entender que havia realmente um piloto na Embraer cujo nome era Gualda e que era com ele que o visitante queria falar.

Estória enviada por Denir Lima Camargo — jornalista Editor de "O Manche"

Se você tiver uma história curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo 20 linhas datilografadas



Assim também é demais

É difícil acreditar, mas aconteceu.

O Bandeirante voava entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro.

No lado esquerdo, um experiente comandante. No direito, um piloto novato, que se mostrava um tanto quanto preocupado com as notícias que corriam a respeito do avião nacional.

O comandante fez questão de tranqüilizar o jovem co-piloto.

— O Bandeirante é um excelente avião. É claro que, em virtude da infra-estrutura precária do interior e de problemas de manutenção em algumas companhias, o avião sofreu uma série de acidentes no início de operação, o que prejudicou a sua imagem. Mas, o equipamento é excelente. Coisa do primeiro mundo.

— E foi por aí...

Era um vôo de traslado. A bordo somente os dois.

O experiente comandante resolveu então, face a um certo ceticismo notado no "copila", comprovar que o Bandeirante realmente era bom.

E decretou:

— Olha, meu caro, o Bandeirante é um avião tão seguro, que voar monomotor com ele é sopa.

Desligou uma das turbinas, para comprovar o que dizia.

O Bandeirante, garboso, continou voando, nivelado, conforme prevêem seus manuais de operação. Devido à diminuição de potência, é claro que perdeu altura.

O piloto olhou, de esquerda, para o co-piloto. O moço ainda aparentava uma certa incredulidade quanto à excelência do avião.

Não teve dúvidas:

— Meu caro, o Bandeirante é um avião tão bom, tão moderno, que você pode apagar até mesmo as duas turbinas em vôo, que ele continua nivelado. Depois, é só religar os motores e retomar o vôo normal.

Dito e feito. Apagou a outra turbina.

O avião perdeu, rapidamente, mais e mais altura.

Foi aí que o comandante, ao tentar acender novamente as turbinas, ficou nervoso, pois passou a observar o indicador do giro de hélice. É claro que o mesmo se apresentava o tempo todo parado.

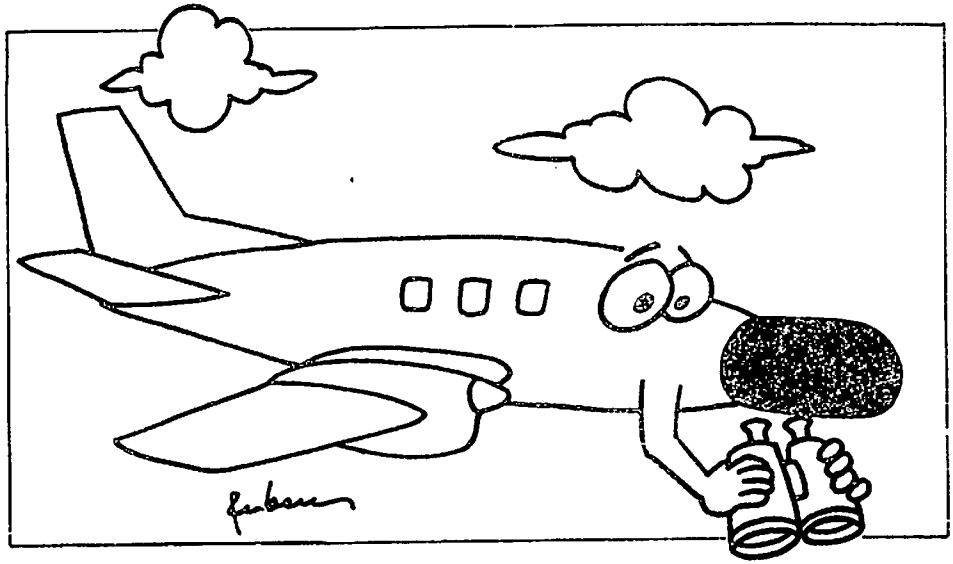
Apavorado, "deu flapes" e foi para a rodovia Rio-Bahia, que se estendia por uma reta prolongada naquele trecho do território mineiro.

O Bandeirante aterrisou sem traumas. No finzinho da corrida pela pista, saiu do asfalto e bateu em um caminhão na beira da estrada, sofrendo danos de menor monta.

"Avião bão esse aí, uai!"

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo 20 linhas datilografadas.

Como nasceu o Bandeirulha (Bandeirante Patrulha)



Na década de 70, o Brasil estava tendo problemas para impor sua soberania na faixa de 200 milhas marítimas, ao longo da costa.

A FAB dispunha de poucos meios para exercer uma vigilância adequada nessa extensa área. O mesmo acontecia com a Marinha. Uma solução seria adquirir caros aviões de patrulha no Exterior. Ofertas de outros países não faltavam.

Uma alta patente estrangeira chegou ao Brasil para convencer as autoridades brasileiras a adquirirem um sofisticado e caríssimo avião para patrulhamento marítimo.

Na programação estava colocada uma visita à Embraer.

Nessa visita, tive a oportunidade de sentir muito orgulho de nossa indústria aeronáutica.

Um diretor da Embraer, falando fluentemente a língua do visitante e do adido aeronáutico que o acompanhava, mostrou, com detalhes, o projeto do Bandeirante destinado à missão de reconhecimento, busca e salvamento máritimos, o nosso **Bandeirulha**.

Nascia assim o Bandeirante **narigudo**, cuja primeira missão foi fazer fracassar a incumbência recebida pelo visitante ilustre e possibilitar ao Brasil economizar muitos milhões de dólares, com uma pequena modificação projetada pela Embraer.

Colaboração do **Tenente Brigadeiro do Ar R/R Protásio Lopes de Oliveira**

Se você tiver uma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

ESTÓRIAS DA NOSSA HISTÓRIA

Estórias do Comandante

MÁRIO GALVÃO

As estórias do Comandante Cerqueira Leite, nosso representante no Escritório Rio, ou "Embaixador da Embraer na Corte", como ele se auto-intitulava, eram famosas.

O Comandante Cerqueira, antes de trabalhar na Embraer, tinha sido comandante na Panair e Presidente da Vasp, imaginem!

Suas estórias, quase todas envolvendo aviação, são famosas. Mas há uma, de seu tempo de jovem, que ele sempre contava e que embora nada tenha a ver com aviação, é deliciosa.

Acontece que o Cerqueira, com 17 anos, participou da Revolução de 32, quando os estudantes e operários paulistas foram para as trincheiras defender a Constituição. O Cerqueira, soldado raso, acabou numa trincheira nas proximidades do rio Paranapanema, onde sangrentas batalhas registraram a presença de tropas gaúchas, famosas por não fazerem prisioneiros na maioria das vezes, pois degolavam os vencidos.

A coisa foi ficando feia. Os gaúchos vencendo posições e se aproximando da linha de trincheiras dos paulistas. A metralha e o canhoneio soavam forte. O comandante das tropas paulistas era um jovem tenente, estudante de direito na Faculdade do Largo de São Francisco e que havia chegado ao front todo cheio de "ideais e prosopopéias".

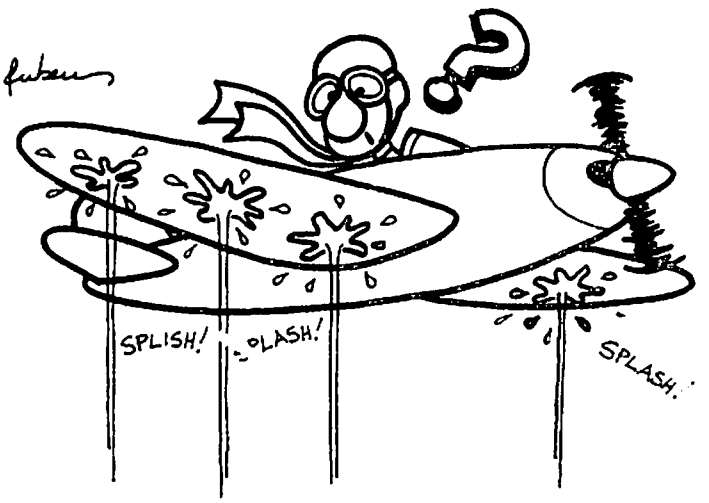
No meio do canhoneio, quando a coisa esquentou, o Tenente resolveu tomar uma atitude drástica. Ergueu-se na trincheira, enfrentando o bombardeio inimigo e gritou bem alto:

— Sustentem o fogo que a vitória será nossa. Vou buscar reforços.

Tomou a direção da retaguarda e nunca mais ninguém o viu.

O nome do tenente? O Cerqueira não conta. Na verdade, ele diz que não se lembra. Afirma que a História com H maiúsculo não registra o nome dos covardes, só dos heróis.

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografas.



Fenômeno da Natureza

Valfredo de Oliveira

Os mais novos funcionários da Embraer não se lembram, mas no começo das atividades da empresa funcionavam, no F-30, lado a lado, as linhas de montagem final do **Bandeirante**, do **Xavante** e do **Ipanema.**

O trabalho era muito intenso e o corre-corre, aliado à menor experiência, uma decorrência natural.

A diretoria de Produção apertou. Era necessário montar dez **Ipanemas** para serem exportados para o Uruguai. Na pressa, um par de asas foi montado sem a necessária limpeza. Em conseqüência, a parte inferior das asas, anteriormente estocadas sobre cavaletes, estavam cheias de cocôs de passarinhos, que naquela época faziam seus ninhos no alto do hangar.

Um grupo de estudantes, guiado pelo coronel Nogueira, Chefe de Relações Públicas passou pelo local, olhou detalhadamente o **Ipanema** com a parte inferior das asas toda "sarapintada" e um jovem chamou o mestre Antoninho:

— Tio, nós estudamos na Faculdade e nunca vimos coisa igual.

— O que? — perguntou o Mestre Antoninho.

— Nunca vimos passarinho fazendo cocô debaixo para cima, contrariando a lei da gravidade.

O Antoninho me chamou, nervoso, e eu inventei, na hora, uma explicação convincente, que deixou os estudantes de boca aberta.

— Acontece, meus filhos, que esse avião já está pré-voado. No vôo de prova, o piloto, engenheiro Araújo, fez vários rasantes, de dorso, próximo a alguma plantação. Os passarinhos levantaram vôo, muito assustados, e fizeram cocô na parte inferior da asa do avião.

Os estudantes e o coronel Nogueira saíram para continuar a visita rindo prá valer. O chefe da seção, Júlio e o mestre Antoninho também gostaram da explicação. Daí pra frente nunca mais deixamos o pessoal montar as asas sujas de cocô de passarinho.

Valfredo de Oliveira é ex-supervisor da Embraer, aposentado. Se você tiver uma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho Máximo: 20 linhas datilografadas.

Estórias da nossa história

"Fué uma pane electrica"

Quem se lembrou desta foi o Engº Quintino.

Logo após a venda do Bandeirante para o Uruguai, houve um acidente com um dos aparelhos. O Engº Guido Pessotti estava em sua sala e recebeu um telefonema, de péssima qualidade, de uma pequena cidade do interior do Uruguai, comunicando o fato.

A primeira preocupação de nosso ex-diretor técnico foi despachar para o país vizinho uma equipe tecnica para acompanhar de perto a investigação sobre as causas do acidente.

Daí, ele perguntar ao telefone, tentando ouvir o que dizia, do outro lado, o oficial da Força Aérea do Uruguai:

— O que ocorreu? Vocês tem idéia da causa do acidente?

A voz, entrecortada, do outro lado da linha, tentava se fazer entender, em portunhol:

— Fué una pane electrica.

O Engº Guido não teve dúvida. Colocou a bordo uma equipe técnica altamente especializada, notadamente gente ligada ao projeto de sistemas elétricos, e mandou um avião decolar imediatamente para o Uruguai.

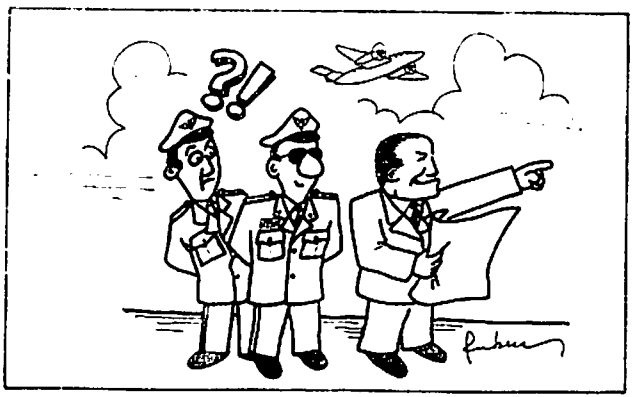
O avião já tinha percorrido metade da viagem, quando chegou uma segunda ligação, com os uruguaios dando maiores detalhes a respeito do acidente. Realmente, havia ocorrido uma pane elétrica. Mas tinha sido com o sistema de iluminação do aeroporto. Em consequência de uma forte tempestade, as luzes do aeroporto não funcionaram e o Bandeirante havia pousado fora da pista.

Não tinha nada a ver com o sistema elétrico do avião.

Mário Galvão

Se voce tem alguma história curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvao, coluna "Estórias de nossa História". Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas

Júlio Verne



Década de 40.

O Brigadeiro Montenegro e o arquiteto Oscar Niemayer viajam num pequeno avião de transporte da FAB para São José dos Campos.

Durante todo o vôo, o Brigadeiro vem tentando convencer o renitente e teimoso arquiteto a participar do projeto do Centro Técnico de Aeronáutica, começando pelo ITA, uma escola de engenharia de concepção revolucionária.

Comunista convicto, Oscar não tem muita simpatia pelos militares.

A cabeça de Montenegro é privilegiada e não vê o gênio da arquitetura pelas suas idiossincrasias e militância política e sim pelo enorme talento.

O piloto, um coronel da Força Aérea, não está satisfeito em ter a bordo o conhecido "comuna". Fica o tempo todo de orelha em pé, escutando a conversa dos dois.

A avioneta pousa no campo de São José dos Campos com o arquiteto convencido que é preciso participar daquele empreendimento. O Brigadeiro vencera as resistências e renitências.

Num papel improvisado de caderno, ali mesmo no hangar junto à pista de terra, mais ou menos onde hoje está o F-57 (TMA), Montenegro e Oscar Niemayer traçam planos e o lápis do genial arquiteto começa a trabalhar.

O prédio do ITA vai ser assim, o túnel aerodinâmico vai ter estas linhas, desse jeito. O alojamento dos alunos vai ficar acolá, com este desenho.

O lápis mágico do arquiteto não pára, a mercê de seus sonhos.

O Coronel, curioso, o tempo todo olhando por cima dos ombros dos dois, para ver se não se tratava de um plano subversivo, olha o relógio e percebe que está na hora de decolar de volta para o Rio de Janeiro.

Não resiste e bate no ombro do Brigadeiro Montenegro:

— Até logo, Júlio Verne.

Mário Galvão

Se vc. é tem alguma história curiosa sobre nossa história, escreva para o posto de correio 007, aos cuidados de Mário Galvão, coluna "Estórias da nossa História". Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

ESTÓRIAS DA NOSSA HISTÓRIA

Nós e os outros

Já são famosas as estórias envolvendo as confusões geradas pela semelhança e diferença entre as línguas espanhola e portuguesa. normalmente deparamo-nos com situações problemáticas geradas pelo uso do conhecido "portunhol".

Em fevereiro de 90, durante a Feira Aeronáutica do Chile, nossos colegas Manzoni (atualmente na Transbrasil) e o Edson Zerbini, da Engenharia e de Vendas, se prepararam para fazer uma apresentação para um cliente.

Como ambos não tinham o domínio do Espanhol, combinaram que a apresentação seria em Português, colocando-se ao meio algumas palavras em Espanhol, para facilitar o entendimento.

O Edson iniciou a apresentação e começou a falar sobre o Brasília, avião ao qual o Manzoni não estava ligado.

A certa altura o Edson começou a falar da performance do avião:

— El Brasilia es un avión mui rapido. El más rapido de su categoria. Puede volar a 300... — Engasgou....

Faltou para ele a palavra "nós",

medida de velocidade. Como seria, em espanhol?

Em ingles é "knots", em português, "nós".

Tentou pegar a "cola" com o Manzoni:

— Manza, me ajuda aí. Como se diz nós em espanhol?

O Manzoni, que estava "voando" na apresentação, preparando suas transparências para a parte seguinte, não teve dúvidas:

— Ora, nós, em espanhol, é nosotros.

Resultou que o Brasília passou a ser, nos países de língua espanhola, un avión que vuela a 300 nosotros

Estória de Ricardo Lugris (COV), adaptada por Mário Galvão. Se você tiver alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo 20 linhas datilografadas.

☐ Estórias da nossa História

O compadre do vice

Valfredo de Oliveira

1970. Em visita à Embraer o vice-presidente da República, Almirante Augusto Rademaker. A comitiva, acompanhada de diretores da Empresa, liderada pelo Coronel Ozires, aproximou-se do avião Xavante, no qual eu fazia um teste de trem de pouso. Eu lá, firme, dentro da cabine.

O almirante, todo posudo, subiu a escadinha e inclinou-se para mim.

— Quantos anos de aviação, você tem?

— Tenho trinta anos, Excelência!

— Você faz todos esses testes de cabeça?

Comecei a explicar ao almirante que usava, para os ensaios do trem de pouso, o documento técnico da Macchi, nossas normas, desenhos, tudo de acordo com a Ata 1.000, etc, etc...

Ele se interessou pelo "papo" e a gente ficou conversando bastante tempo. Percebi, então, que a conversa se alongara demais e o coronel Ozires se sentia preocupado com a demora, olhando o relógio. A comitiva todinha parada, esperando a volta do vice-presidente para o chão.

O almirante Rademaker agradeceu:

— As portas da vice-presidência estão abertas para você. Apareça para tomar um cafezinho.

Os visitantes continuaram o percurso pelo F-30 e, tão logo se reuniram na "esquina" do prédio, em direção ao restaurante, o Sr. Gerard, meu chefe, chamou-me para uma conversa em sua sala, entrei ansioso e preocupado:

— O que você e o vice-presidente tanto conversaram?

— Você não sabia que nós dois somos compadres? Ficamos conversando assuntos de família etc...

O Gerard caiu na risada e me dispensou de volta ao trabalho. Pelo sim e pelo não, sempre me apresentava aos amigos e visitas como "o compadre do vice".

Se você tiver uma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Gaivão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

ESTÓRIAS DA NOSSA HISTÓRIA

O "desligamento" de um certo adido

Paulo César Pampolha da Silva

Quando os primeiros aviões EMB-326GB, Xavante foram vendidos para a Força Aérea do Paraguai, como sempre ocorre, uma turma de oficiais-pilotos foi designada para vir receber treinamentos, na Embraer, e, juntamente com a equipe técnica, efetuar o recebimento dos aviões.

O oficial designado para chefiar a missão era do tipo rigoroso e "engomado", despertando logo a atenção de todos para os seus atos. Em algumas ocasiões passava intermináveis minutos molestando seus subordinados que, impassíveis, ouviam em posição de sentido a ladainha e as exigências do chefe.

O dia da entrega dos aviões à F.A.P.y. aproximava-se e, para representar o Governo do Paraguai, era *despencando sobre a cidade.* adido aeronáutico daquele país no Brasil.

O zeloso chefe da missão cuidou de todos os detalhes para receber o seu adido, que vinha de Brasília a bordo do nosso famoso Bandeirante, PT-EMB. Seus comandados aguardavam no pátio, máquinas fotográficas à tiracolo, há mais de uma hora, perfilados, para as continências usuais, em posição que obedecia rigorosamente à hierarquia.

Nós da Embraer também aguardávamos, pacientemente, para as honras da casa, a chegada do adido e demais autoridades.

Finalmente, o Bandeirante chegou e estacionou, os oficiais alinharam-se melhor ainda, a porta abriu-se e, de dentro da aeronave saltou um adido simpático e "desligado" que, para desespero do nosso amigo, cumprimentou efusivamente a primeira "autoridade fardada" que encontrou ao pé da escada: um valoroso bombeiro da Embraer que, sem nada entender, retribuiu tímida, mas orgulhosamente, o inesperado cumprimento.

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

Estórias da nossa história

O guarda e o tatu

Esta aconteceu no início dos anos 80. Madrugada fria de inverno joseense. Gelada. Já imaginaram o que é para um guarda ficar de serviço, sozinho, tiritando de frio, na guarita da pista, lá perto do F-60. Solidão e insônia.

De repente, o guarda percebe um tatu. Isso mesmo, um tatu correndo, sozinho e disponível, atravessando a pista de táxi do aeroporto.

Telefone quieto, ninguém por perto àquela hora. O guarda despenca a 100 por hora atrás do tatu travesso. O bicho preso nas mãos fortes. O negócio agora é, terminado o turno, levar o tatu para o restaurante e convencer o pessoal da cozinha a fazer um assado. A turma da madrugada põe mãos à obra. Cebolinha, coentro, batata. O ensopado de tatu fumegou na panela.

Alguém teve a infeliz idéia de lembrar que tatu, de manhãzinha com aquele frio, sem cachacinha, não valia a pena. Outro teve a mais infeliz lembrança de que alguém havia deixado um garrafão da dita cuja na portaria do F-32. Resultado: quando a chefia chegou de manhã, o guarda, que havia achado o tatu, estava pra lá de Bagdad, perturbando as moças na fila do Banco do Brasil.

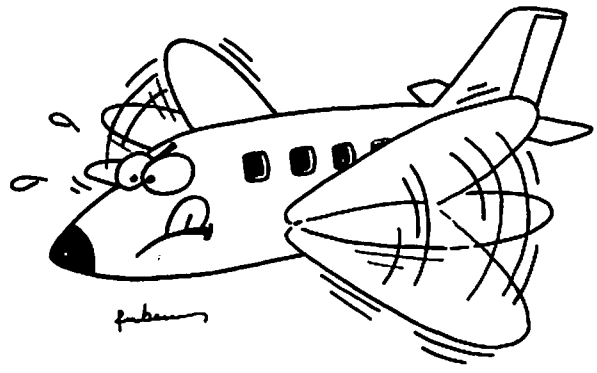
Perdeu o emprego.

Mário Galvão

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão, coluna "Estórias de nossa História". Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

Estórias da nossa história

O incrível bate-asas



Tinha um jornalista, repórter do **Agora**, que era fanático pela Embraer, no tempo em que o Antônio Augusto de Oliveira era editor do referido jornal. Todo dia ele ligava para a Assessoria de Imprensa da Embraer, para ver se havia alguma novidade.

A insistência do repórter era tão grande que o Antônio Augusto, hoje na TV Globo, resolveu "aprontar" com ele. Pegou um envelope com o logotipo da Embraer e, aproveitando um papel timbrado da empresa, preparou uma notícia com o seguinte título: "Embraer lança o primeiro avião bate-asas do mundo." E escreveu mais uma montanha de "abobrinhas", informando que a Embraer iria lançar um novo avião que, para voar, batia as asas, mediante um complexo mecanismo elétrico-mecânico. Que esse novo sistema era uma conquista da tecnologia. E mais uma montanha de baboseiras. Ainda, para completar, encheu a face do envelope com carimbos de Urgente e Confidencial.

Pois não é que o repórter acreditou? Ao abrir o envelope, maliciosamente enviado a ele pelo correio, o "foca" ficou lendo, de olhos arregalados, a notícia. Irrompeu na sala de redação, aos gritos:

— Parem tudo! É um furo de reportagem que a Assessoria de Imprensa da Embraer me mandou. Eles vão lançar um novo avião bate-asas!!!

A turma da redação ficou rindo, disfarçada, enquanto ele, na máquina de escrever, com o teclado "saindo fumaça" redigia a notícia.

Até que resolveu telefonar para o Cel Nogueira, que na época era o Relações Públicas da Embraer, que não entendeu nada:

— O que??!! Avião bate-asas?? De onde você tirou isso?"

Quando o repórter ficou sabendo que tudo não passava de brincadeira do Antônio Augusto, pediu demissão do **Agora**. Não apareceu nem para receber o pagamento. De tanta raiva!

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

O mecânico de dedoporca

Quando o nosso primeiro Brasília, protótipo, começou a executar vôos de ensaios, descobriu-se que uma porca que monta uma das bombas hidráulicas elétricas da aeronave apresentava dificuldades para ser novamente instalada, uma vez removida para inspeção ou reparo.

Devido à premência no prazo de entrega dos aviões para os primeiros operadores, vários aviões Brasília foram entregues sem que esse problema tivesse sido sanado completamente.

Foi por isso que, um dia, na base de operações da Atlantic Southeast Airlines, em Macom, na Geórgia, encontrei um mecânico de manutenção do Brasília com uma porca fortemente colada, com superbond, na ponta do dedo indicador.

O meu amigo foi reinstalar a tal bomba hidráulica-elétrica numa operação de manutenção e pôs cola no dedo. Apenas para poder posicionar corretamente a porca, que teimava em não permanecer no lugar.

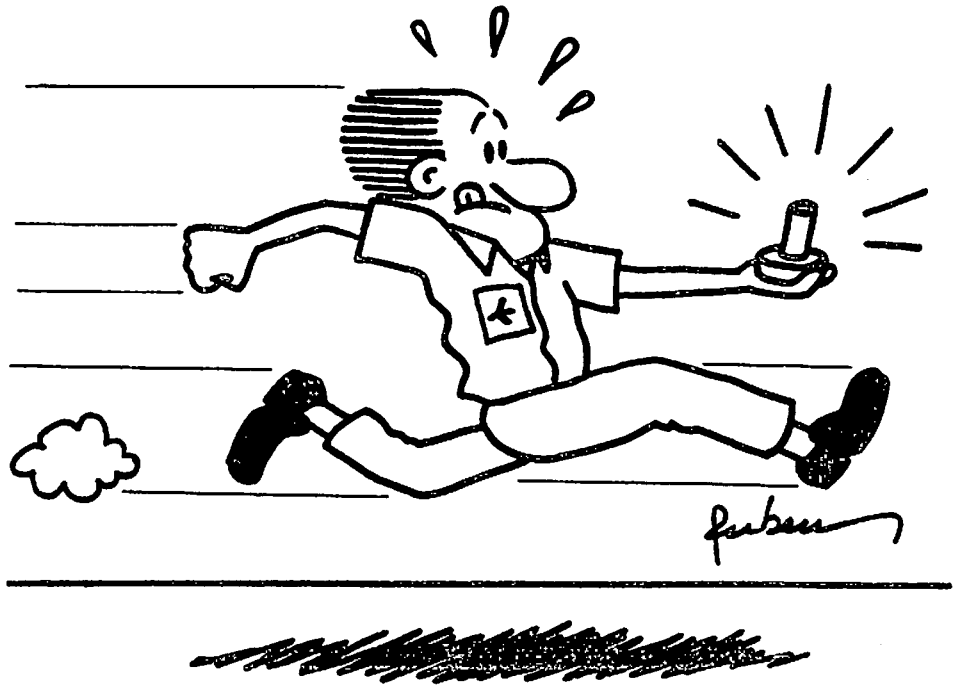
Acontece que ele acabou colocando cola demais. Após apertar o parafuso, a porca não quis mais sair. A porca teimosa somente foi retirada da ponta do dedo do cidadão depois de uma semana, quando foi possível separar a pele sem ferir o membro "enfeitado".

História original de ***Mário Sostizzo*** *(DAE/GP-145), adaptada por Mário Galvão.*

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão, coluna "Estórias de nossa História". Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

O pino do trator

Mário Galvão



A apresentação oficial do Brasília foi uma festa impecável, não obstante ela tivesse necessitado de um trabalho de organização enorme em virtude do número de convidados, da vinda de delegações, clientes e autoridades do Brasil e do exterior.

O "roll-out" do CBA-123 não exigiu menos esforços de preparação. Afinal, tínhamos dois complicadores adicionais na festa, com a anunciada presença dos presidentes do Brasil, Fernando Collor e da Argentina, Saul Menem.

Não obstante, após vários ensaios e a trabalheira tremenda de receber as delegações precursoras dos presidentes; de reuniões e mais reuniões com a conferência de todos os ítens do **check-list** do evento, chegamos à conclusão de que tudo estava OK.

De fato, tudo ia correndo muito bem na festa. Com os convidados acomodados em seus lugares, dei início à locução, como mestre de cerimônias. De acordo com o ensaiado, no climax da solenidade, anunciei que o CBA-123 iria sair do hangar para a luz do dia. O serviço de som atacou a música "TOP GUN". Milhares de pessoas presentes ao evento cravaram os olhos na porta do F-66.

A enorme porta, com suas duas folhas correndo sobre trilhos, começaram a abrir-se, lentamente, empurrada, por dentro, pelos guardas da empresa que haviam ensaiado conosco, exaustivamente, aquela operação.

Enquanto as portas se abriam, a músiva tocava alto, encobrindo inclusive o vociferar do caminhão da CUT do lado de fora. Um pequeno trator foi-se posicionar frente ao nariz do avião para puxá-lo para fora.

Aterrorizado, percebi de meu posto de mestre-de-cerimônias, o olhar que trocaram o "motorista" do trator e o mecânico do CBA. Haviam se esquecido do pino que encaixa o garfo do trator no trem de pouso dianteiro do avião.

O suor frio brotou que nem chafariz! E agora? O desastre parecia iminente!

A música estava chegando ao fim. O mecânico esquecido foi até atrás da arquibancada, andando pausamente. Dali até a porta do hangar de ensaios em vôo (F-51) correu como um foguete. De volta, chegando ao campo de visão dos convidados, ele começou a andar novamente, pausado, em direção ao hangar, trazendo nas mãos, o pino do CBA, com se nada estivesse acontecendo.

Chegou na posição de encaixe exatamente quando a música havia acabado.

Pino colocado no lugar, o trator puxou o CBA para fora do hangar.

A torcida "explodindo" em aplausos.

Ninguém percebeu o incidente!

Se você tiver alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo 20 linhas datilografadas

O senhor tem cartão?

Salão Aeroespacial de Le Bourget, Paris.

Era o ano da inauguração da EAI, a filial da Embraer na França.

O Ministro da Defesa, General Charles Hernu, era o principal convidado para a cerimônia de inauguração que seria também presidida pelo Brigadeiro Délio, Ministro da Aeronáutica do Brasil.

Todo o pessoal da Embraer estava envolvido na preparação da festa.

Por isso, o Chalé da Embraer, no recinto do Salão, estava quase que vazio, naquele meio-dia. Só haviam ficado lá o Antonio Augusto, da Assessoria de Imprensa e uma das recepcionistas, a mais "fraquinha", de plantão, para atenderem algum jornalista ou cliente desavisado, que não tivesse ido diretamente para a EAI.

De repente, o mundo vira do avesso.

Sirenes, motos, limousines.

Um cortejo barulhento pára em frente ao Chalet.

Um General, com o peito cheio de medalhas, desce da limousine e, acompanhado do Ajudante de Ordens, não menos paramentado, invade a recepção do Chalet.

Alguém havia cometido um engano no Gabinete do Ministro e ele havia errado o endereço.

O General Hernu adentra a recepção e, não vendo ninguém a esperá-lo, interpela, já um tanto quanto irritado, a pobre moçoila:

" — Mademoiselle, je suis le Gènèral Charles Hernu, Ministre de la défense de la France. Est-ce qu'il-y-a quelq'un qui m'attend?"

(Senhorita, eu sou o General Charles Hernu, Ministro da Defesa da França. Há alguém que me espera?)

A resposta da menina, apavorada:

"Excuses moi, mon Gènèral. Est-ce que vous avez une carte de visite?

("Perdão, meu General. O Senhor tem um cartão?")

O General, enfurecido, roda nos pés esbravejando e está pronto para ir embora, indignado, já entrando na limousine.

Se não é o Antonio Augusto e o Spagat, jornalista da Flap, correrem para reparar o engano, a EAI ficaria sem o ilustre general na sua inauguração.

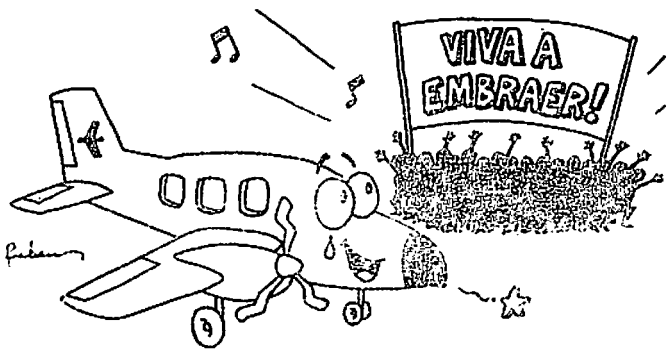
Felizmente, o mal entendido foi esclarecido e o General foi ao almoço.

Chegou com uma hora e meia de atraso.

O teste definitivo

O Brigadeiro Paulo Victor da Silva e o Tenente-Coronel Ozires Silva lutavam para obter recursos para a fabricação seriada do IPD-6504 **Bandeirante**. Enquanto isso, prosseguiam os vôos de teste, e demonstração. Foram centenas de horas e dezenas de pousos e decolagens acumuladas. O **Bandeirante** protótipo era um aparelho robusto e resistente. Tinha duas turbinas Pratt & Whitney e as rodas principais ficavam apenas semi-embutidas, quando recolhiam. Foi essa característica que evitou a destruição do **Bandeirante** no dia 18 de agosto de 1969.

A narração é do Coronel Ozires: "Tínhamos levado o avião a Campo Grande, Mato Grosso, para mostrá-lo a altos oficiais da FAB. Fizemos uma bela demonstração. No segundo vôo tentei um pouso perfeito... só que não abaixei o trem". Ele reconhece: "Foi uma distração imperdoável para qualquer piloto com um mínimo de experiência. Mas, todos nós estávamos com os nervos à flor da pele. O avião era robusto e como as rodas ficavam somente semi-recolhidas elas absorveram a maior parte do impacto. Amassamos as hélices e parte do nariz". Dois dias depois o protótipo, graças ao trabalho de uma equipe enviada por Paulo Victor, ia de São José dos Campos, e colava para seu ninho. Sobrevoou a pista de terra. Lá embaixo, o hangar silencioso e fechado. Um nó nas gargantas de Ozires e Adalto, o co-piloto. Quando a aeronave estacionou em frente ao hangar, os dois não acreditaram no que viram: as portas se abriram e lá de dentro saíram uma banda e todos, festejando, portando faixas. Na faixa principal a saudação: **Viva a Embraer**. A nova empresa havia sido criada na véspera: 19 de agosto.



☐ Estórias da Nossa História

Ozires ou Ozílio?

MÁRIO GALVÃO

Não foram poucas as vezes em que um bom número de pessoas, não muito familiarizadas com a Embraer, confundiram os nomes de dois de seus dirigentes principais: Ozires Silva e Ozílio Carlos da Silva.

O nosso setor de Comunicação tem recebido, ao longo da história da Embraer, inúmeras cartas em que os missivistas se confundem. Isso acontecia notadamente na época em que Ozires era diretor Superintendente e Ozílio, diretor Comercial.

Ora chegavam cartas estampando no local do destinatário: **Ao engenheiro Ozires Carlos da Silva,** ou então, endereçadas ao Coronel **Ozílio Silva.**

Um dia, enquanto viajávamos de Xingu, para Brasília, Ozires nos contou que ficou conhecendo Ozílio justamente por causa de uma confusão com os nomes dos dois.

Estavam eles, que ainda não se conheciam, embora alunos e contemporâneos do Ita, na cabine de telefone da Telesp, no Hotel de Trânsito do CTA. O capitão aviador Ozires Silva, já casado, aguardava um telefonema interurbano que havia solicitado para sua esposa. Ozílio, um telefonema, que tinha encomendado para a telefonista, endereçado à noiva, Dagmar.

A encarregada da cabine da Telesp anunciou:

— Chamada para o sr. Ozires Silva, cabine dois!

Ozílio, confundindo seu nome com o de Ozires, seguiu rápido, para a cabine mencionada. Do outro lado da linha, dona Therezinha Silva. É evidente que nenhum dos dois estava entendendo nada da estória, até que Ozires bateu, delicadamente, no ombro do quase xará:

— Desculpe, mas acho que a ligação é para mim. Meu nome é Ozires.

Os dois deixaram a telefônica rindo muito do divertido episódio. Dessa conversa e dessa confusão nasceu o conhecimento mútuo e, depois, as idéias do avião **Bandeirante** e da Embraer.

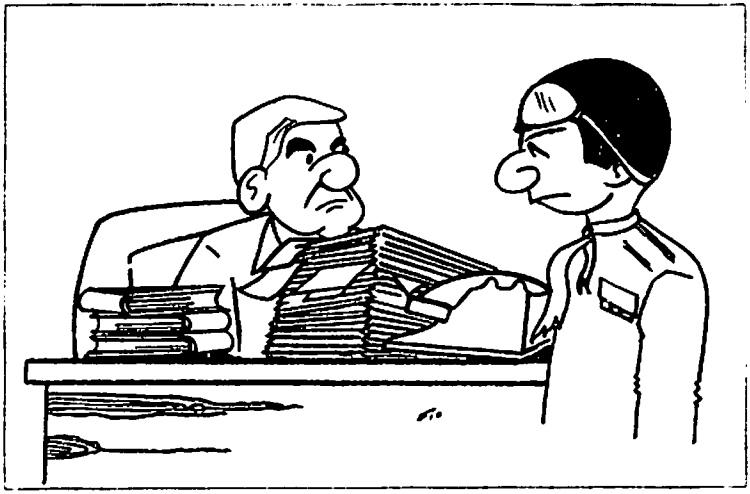
São essas coincidências e fatos curiosos que fazem as estórias de nossa História.

Se você tiver uma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

☐ Estórias da nossa História

Os Estados Unidos da Embraer

Mário Galvão



Todo mundo era amigo do Hyodo.

Élcio Junia Hyodo, um japonês tranquilo, sério e circunspecto nas atitudes profissionais, mas sempre alegre com os amigos, nas horas de folga.

Infelizmente, a bordo de um Seneca, fazendo um teste IFR, o Hyodo entrou voando na Serra da Mantiqueira, perecendo com mais dois outros colegas nossos. Hoje, o nome do nosso Engenheiro Hyodo está gravado na fuselagem do PT-ZXI, o único exemplar fabricado do Xingu III, uma versão alongada de um avião que não chegou a ser fabricado em série, e que é utilizado para viagens pelo pessoal da Embraer.

Tudo isso para introduzir o personagem Élcio Junia Hyodo, que em dia de trabalho normal, irrompeu na sala do Eng. Ozires Silva, diretor superintendente, com uma comunicação solene:

— Coronel Ozires. Quero ir embora da Embraer. Vou pedir demissão.

O diretor superintendente só ergueu o olhar atento de uma pilha de papéis que estava examinando: contratos, memorandos e publicações.

— O que está acontecendo, Hyodo? Você é um de nossos melhores pilotos e profissionais! Sempre vestiu a camisa da Embraer! Por que quer ir embora?

— Acontece que eu cheguei à conclusão de que a Embraer é muito pouco democrática e, por isso, não estou mais me sentindo bem aqui.

Paciente, o Eng. Ozires dissertou durante mais de uma hora para o Hyodo, explicando que numa empresa é impossível se aplicar o conceito de que todos devem ser regentes da orquestra, que nem sempre é possível chegar-se a consenso. O chefe pode, explicou o superintendente, ouvir a todos, ter as melhores informações, antes de decidir.

Entretanto, em se tratando de uma empresa, alguém, num determinado momento, tem que decidir e colocar as linhas-mestras a serem seguidas. Se não for assim, explicava pacientemente, a empresa não funciona com eficiência e eficácia, necessárias a um negócio competitivo. E conversou, e conversou ...

O Hyodo ouviu, pensou. Ficou em silêncio por vários minutos, diante da mesa do Grande Chefe. Após refletir, em silêncio, assegurou:

— Está bem, Coronel Ozires. Acho que o senhor tem razão. Não vou mais pedir demissão, embora continue achando que a Embraer não é uma empresa democrática.

E saiu da sala, voltando para o trabalho.

Se você tiver uma estória curiosa sobre a nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

Peruca voadora

Foi logo no meu primeiro ano de trabalho na Embraer. 1973. Estava começando a trabalhar em Relações Públicas: Chegou uma delegação da Força Aérea Colombiana.

O brigadeiro Paulo Victor da Silva, não me lembro porque cargas d'água, estava envolvido com o recebimento da visita.

Veio com ele, do CTA, o Cássio, que trabalhava nas Relações Públicas do instituto vizinho, para receber os visitantes, entre os quais se encontrava um importante general.

Tudo correu muito bem durante a visita. No final da mesma, fomos para o pátio do F-50 para as despedidas. A delegação embarcou num enorme Búfalo para um vôo direto até Bogotá.

O Brigadeiro Paulo Victor acompanhou o general colombiano até o avião que havia estacionado na intersecção da pista. Houve as honras militares de praxe e o Brigadeiro retornou para o pátio.

Todos nós ficamos perfilados para o adeuzinho aos visitantes. Só que, quando o avião fez a "esquina" da intersecção da pista de táxi e rumou para a pista principal foi uma ventania dos diabos. A peruca do Cássio alçou vôo e foi rolando pelo pátio do F-50 e do F-40 até parar junto à parede do ambulatório

E o Cássio correndo atrás.

O Tenente Brigadeiro Paulo Victor da Silva, fardado e com o peito cheio de medalhas, chegou a ficar agachado, de tanto rir.

Quantos duques tem o mundo?

Mário Galvão

Momentos decisivos da venda do Tucano para a Força Aérea da Inglaterra, a gloriosa RAF. Capacidade técnica à parte, era preciso provar, em tudo, a superioridade do avião brasileiro sobre os concorrentes, notadamente sobre o Pilatus suíço.

Como parte do **lobby** brasileiro, convida-se para vir ao Brasil os membros do tradicionalíssimo **Royal Squadron**, formado pela nata dos veteranos da Batalha da Inglaterra, o decisivo embate entre a RAF e a Luftwaffe, na II Guerra Mundial.

Nós, da Assessoria de Comunicação, esmerando-nos ao máximo para atender os nobres ingleses, com o requinte da hospitalidade brasileira e atenção nos mínimos detalhes. Só que o destino, de repente, parece conspirar contra nós. Um dos componentes da delegação inglesa, um duque da corte da rainha Elisabeth II, ao passar por São José dos Campos, decide voar o Tucano.

Num vôo a baixa altura, sobre um arrozal, em Caçapava, o pior aconteceu: numa manobra infeliz, o duque não tem outra alternativa, senão o pouso forçado. O avião desliza sobre a plantação, mas uma valeta traiçoeira o faz capotar e enfiar o nariz na lama negra da várzea do Paraíba.

Quebrando o canopi (capota de material plástico) da cabine, o duque e o piloto conseguem safar-se praticamente incólumes.

A comunicação anunciando o acidente cai como um raio no meu telefone na Assessoria. Precipito-me como um furacão para o carro e saí como um corisco em direção ao Hotel Eldorado, onde os ingleses estavam hospedados, esperando encontrar o duque estirado numa cama, todo cheio de bandagens e um grupo de jornalistas à porta, tentando entrevistá-lo sobre o acidente com o Tucano. Já imaginava as manchetes da **Folha de S. Paulo**, no dia seguinte e o contrato com a Real Força Aérea indo para a cucuia.

Encontrei o duque na recepção, impávido, ao telefone. Trêmulo, balbuciei:

— **Everything OK?** (Tudo bem?).

Ele tapou o fone em que falava, olhou-me, altivo e inalterado em seu incrível sotaque londrino:

— **How many dukes do you think there are in the world, Mr. Mário?** (Quantos duques você pensa existir no mundo, sr. Mário?).

Não entendi a pergunta. Fiquei ali parado, confuso, sem responder nada. Foi quando ele prosseguiu, com aquele ar esnobe que só os ingleses conseguem ter:

— **There are only fourteen dukes in the world. Do you think a little Brazilian aircraft could kill one of them?** (Só há quatorze duques no mundo. Você acha que um aviãozinho brasileiro seria capaz de matar um deles?).

E continuou ao telefone, braço direito arranhado, macacão de vôo todo enlameado, como se nada tivesse acontecido e eu nem estivesse por ali.

Virei as costas e voltei para a Embraer. A imprensa nunca soube do ocorrido e vendemos 130 Tucanos para a Inglaterra.

Se você tiver uma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

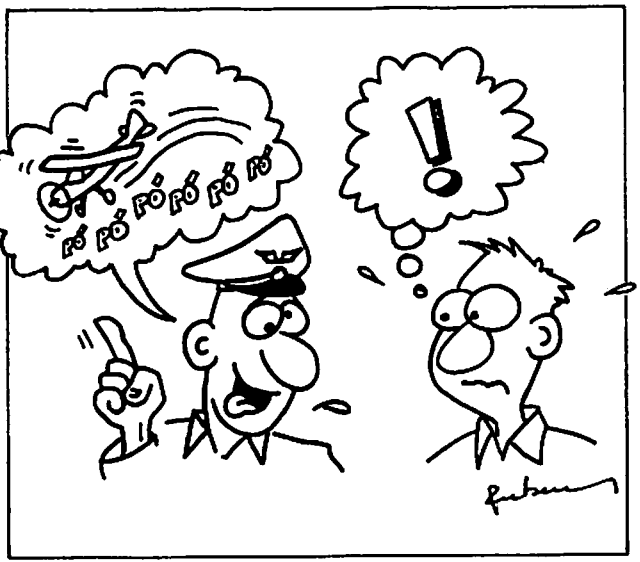
Que lindo aviãozinho, hein?!

Lá ia eu no vôo para o Rio de Janeiro, a bordo do Brasília protótipo, que necessitava perfazer o número de horas de vôo exigido pela FAA — Federal Aviation Agency, dos Estados Unidos, para homologação da aeronave.

Eu tinha tido a sorte de ter sido premiado com o passeio para o Rio, dentre muitos outros companheiros. Estava muito emocionado. Afinal, era meu primeiro vôo.

Foi inesquecível quando clareou diante de mim a visão da Barra da Tijuca, em meio da neblina, naquela manhã muito especial. Logo avistamos o aeroporto Santos Dumont e senti a emocionante manobra de aterrissagem.

De volta para São José dos Campos, após uma breve estada no Aeroporto, fomos informados pelo piloto da Embraer que teríamos a bordo um importante passageiro.



Era um veterano comandante da Varig, o que seria mais um teste para o Brasília.

Após a apresentação formal, o celebrado visitante prometeu-nos algumas palavras a respeito do avião ao final da viagem.

Imaginem só a minha emoção ao perceber que o comandante seria o meu vizinho no trajeto Rio-São José.

Comentei com ele sobre o contraste entre nós: eu passageiro de primeira viagem e ele com mais de 15.000 horas de vôo.

O Brasília decolou, passou célere pelo Pão de açúcar, voou acima da Restinga de Marambaia e eu ali, firme, atento, esperando o comentário do comandante que olhava, sisudo e observador, para todos os detalhes do interior da aeronave.

Enfim, nosso ilustre visitante se manifestou.

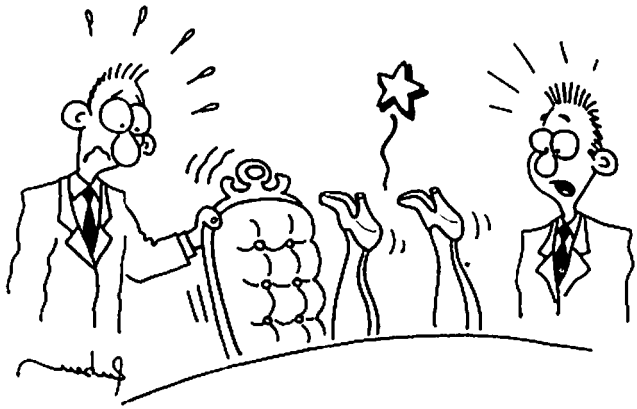
— Vocês estão de parabéns! Quem diria que a Embraer iria um dia fabricar um aviãozinho a pistão com essa qualidade! Com todo esse conforto e um nível de ruído tão reduzido! É realmente fabuloso! Parabéns a todos vocês!"

E eu, engolindo em seco, tive ainda que agradecer o "elogio".

Tudo pela Embraer!.

Colaboração do colega ***Newton*** *(TEP/PMN) chapa 12648*

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.



Estórias de nossa História

Sem contar o santo...

Esta estória não pode ser contada por inteiro. Vamos ter que aplicar o velho ditado de contar o milagre sem contar o santo.

Segundo consta, tudo aconteceu quando a Embraer estava para decidir sobre o parceiro a ser escolhido para fabricar, no Brasil, os aviões leves.

A delegação de nossa empresa estava nos Estados Unidos a convite dos três concorrentes, em uma visita que seria definitiva para estabelecer o acordo de parceria para o início da linha de aviões leves Embraer/Neiva.

Houve um jantar oferecido por uma delas. Jantar muito bem servido, como costumam fazer muito bem os norte-americanos, mestres em matéria de Relações Públicas e de promoção de negócios.

Quando todos foram para as mesas elegantes, surgiu a principal figura da empresa. Era nada mais, nada menos do que uma elegantíssima senhora.

Um de nossos gerentes, querendo ser extremamente gentil, quando a notável do mundo da aviação fez menção de sentar-se, puxou a cadeira estofada.

A senhora não percebeu o gesto delicado e sentou-se... no vazio, de pernas para cima, bumbum no chão duro. Plóft!!!

O jantar "acabou" ali. A senhora retirou-se e não mais voltou ao salão, indignada.

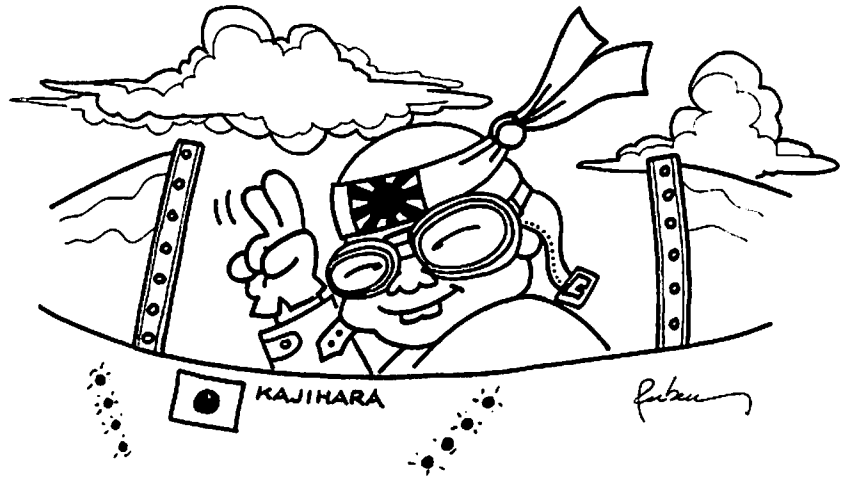
A empresa acabou não fechando mesmo o acordo com a Embraer, que assinou com a Piper Aircraft Corporation.

Até hoje ninguém sabe se a principal causa foi a excessiva gentileza de nosso gerente.

ESTÓRIAS DA NOSSA HISTÓRIA

Tora! Tora! Tora!

Mário Galvão



O Kajihara é japonês, dos legítimos.

O Kajihara trabalhava na Embraer. Para se ter uma idéia do perfil do Kajihara basta dizer que ele havia sido treinado para Kamikaze, no final da II Guerra Mundial. Só que não havia partido, com muitos irmãos seus, para consumir-se com seu avião num choque com algum *destroyer* americano no Pacífico, porque a guerra acabara antes de seu sacrifício.

Era um técnico e projetista dos melhores. Gostava tanto de aviação que de vez em quando fazia questão de estar a bordo de um vôo de ensaio.

Num vôo de avaliação da aeronave Turbo-Commander, a tripulação composta do piloto demonstrador da Aero-Commander, do coronel C. Rubens Rezende e do engenheiro Bartels,nosso Diretor Adjunto de Programas Especiais, havia programado uma fase de vôo monomotor.

O Kajihara estava sentado junto à janela sobre a asa.

Ao perceber o motor direito parado, preocupado foi até a cabine de comando:

— Tem mesmo que parar motor?

O pessoal da cabine acalmou o projetista japonês. Informaram que o vôo monomotor fazia parte do teste, que não havia qualquer perigo, etc.

Kajihara voltou a sentar-se. Para sentir-se mais confortável, sentou-se junto à janela da asa da turbina que estava funcionando: a esquerda. Lá na cabine, os testes continuavam. Na hora de religar o motor parado, o piloto demonstrador tido como conhecedor profundo do Turbo Commander bobeou, acionando o comando errado. Ao invés de reacender a turbina direita, desligou o motor esquerdo! O coronel Rubens tomou o comando do avião e aproou a várzea do Vale do Paraíba.

Ao ver as duas hélices paradas, Kajihara precipitou-se para a cabine onde já reinava a maior confusão, todos empenhados em recolocar os motores em funcionamento, em pleno vôo, com o avião perdendo altura rapidamente.

O coitado do Kajihara, que não tinha mais a menor vocação para Kamikaze, levou o maior safanão do Eng: Bartels, quando levantou-se e enfiou a cabeça na cabine, perguntando?

— Mas precisa cortar o outro motor?

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o **Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão**. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

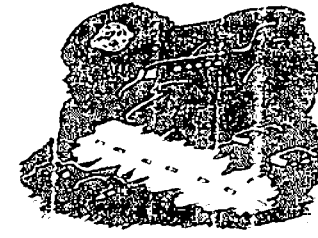
Um pouso arriscado

Não me lembro se foi o primeiro, mas certamente foi um dos primeiros Bandeirante a serem exportados para a Austrália. Os donos da empresa vieram buscar o aparelho. Tinham pressa, pois havia prazo fatal para a chegada. Além desse dia, o banco cancelaria a "grana".

Resolveram "cortar caminho". Em vez da rota para o sul do Pacífico, "subindo" para San Francisco, nos Estados Unidos, e dali seguir para o Havaí, chegando à Austrália, resolveram correr pelos paralelos, via Ilha da Páscoa. A Embraer conseguiu para eles um pouso na base de El Belloto, da Marinha do Chile, onde já operavam os nossos Bandeirulhas.

Acontece que, na data de decolagem para a Ilha da Páscoa, o tempo estava péssimo. O comandante da base proibiu o vôo, mas os malucos resolveram desobedecer e decolaram, com o risco de serem abatidos. A tarde foi passando. Tanques de reserva acionados. Vento forte de tempestade no nariz. Nada de terra à vista. A noite se aproximando. Tubarões lá embaixo. A querosene chegando ao fim.

Os australianos já encomendavam a alma, quando lá no horizonte puderam ver uma pequena mancha. Mas havia ainda uma terrível dificuldade a transpor. Naquela época não havia



qualquer tipo de auxílio à navegação aérea em Páscoa. A noite havia chegado e o Bandeirante se guiava, na escuridão, pelas luzes da povoação existente na ilha.

O jeito foi pedir, pelo rádio, para que os carros dos ilhéus formassem uma fila dupla, ao longo da pista, acendendo os faróis. E o Bandeirante pousou com segurança, no aeródromo da lendária ilha. Um milagre!

De lá para Papeete, no Taiti, foi outro recorde de onze horas sobre o mar.

O Bandeirante aterrissou em Sidney, na Austrália, cinco minutos antes da zero hora do dia em que expirava o prazo fatal.

Mário Galvão

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão, coluna "Estórias de nossa História". Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

Um "senhor" trote

Sempre foi costume na Embraer passar trote nos novatos. Quantos não foram os que, como primeira missão ao ingressarem na empresa, recebiam a incumbência de levar uma carta para o "piloto automático". E ficavam rodando, de seção em seção, com a carta subscrita na mão, com todo mundo rindo à socapa dos pobres coitados calouros.

Na DSP/AC tínhamos por costume entregar dois grossos volumes das AITs para os novatos decorarem e depois submetê-los a rigorosos exame oral, invariavelmente prestado perante o Dr. Marcelo Prais, na Assessoria Jurídica. Contemplando o novato, todo trêmulo, ele tinha como primeira pergunta:

— Pode me dizer, com base nas AITs da Embraer, onde fica o claviculário geral da empresa?

Depois do interrogatório severo, para evitar que o novato desmaiasse assustado com a pose sisuda do Dr. Marcelo, entrava o pessoal da Assessoria na sala, batendo palmas.

Mas, teve um trote que não envolveu um novato, mas um veterano. O nosso amigo Perretti, da Diretoria Financeira.

O Perretti, embora fanático pela Embraer, tinha um medo antológico de aviões. Só de passar perto, suava frio. Quanto mais entrar em um deles.

Os colegas, conhecedores do medo, resolveram armar uma brincadeira.

Eram 16 h 45, e o Perretti recebeu, do seu gerente, a seguinte determinação:

— Perretti, tem um envelope que precisa ser entregue ainda hoje no Rio de Janeiro, no Ministério da Fazenda. O único jeito é você levá-lo de avião. Daqui a vinte minutos está saindo um Xavante para Santa Cruz e você deve ir a bordo.

E mandaram o Perretti, verde de pavor, buscar o envelope no F-10, das mãos do "Seu" Alberto, Diretor Financeiro.

O diretor participou da brincadeira e recebeu o Perretti fazendo uma longa preleção a respeito da importância da "mensagem a Garcia" por ele recebida.

O Perretti suava frio e torcia as mãos.

A Secretária interrompeu a reunião:

— Seu Alberto, com licença, o Xavante do Perretti está pronto para decolar.

Levaram o coitado para o F-40, experimentaram nele o macacão de vôo, a máscara de oxigênio...

Cinco minutos antes do horário da decolagem apareceu alguém correndo:

— Não precisa mais ir.

No dia seguinte o Perretti saiu de férias. Só um mês depois é que ficou sabendo que tudo não passara de brincadeira.

Mário Galvão

Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografadas.

Vamos sortear um avião?

Mário Galvão

Contam que numa famosa reunião de diretoria de uma conhecida empresa fabricante de pastas de dentes discutia-se como aumentar os lucros da companhia. Todos os diretores presentes davam idéias mas ninguém conseguia uma que fosse aproveitável.

Até que o homem que servia o café resolveu dar um palpite:

— Por quê vocês não aumentam o furo do tubo da pasta? O pessoal vai gastar muito mais pasta para escovar os dentes!

Dito e feito. Os lucros mundiais da empresa aumentaram em 10% naquele ano!

Uma vez aconteceu algo parecido na Embraer.

Foi numa reunião no F-10 que antecedeu o lançamento do Programa Embraer-Piper, em que a gente estava tentando programar, item por item, o evento.

O Engenheiro Ozílio, naquela época Diretor Comercial, queria uma boa idéia para o lançamento dos aviões.

Todo mundo dava palpites: o Schultz, o Perotti, o Tomaino, e todo o pessoal da área de Marketing e Vendas. O Engº Ozílio só torcia o nariz.

— Quero um clímax, para o evento! Algo que marque e dê repercussão na imprensa do país! Que motive todo o pessoal da aviação a vir até a Embraer.

O "seu" Cornélio servindo cafezinho, com aquele jeitão dele, só observando a discussão e as negativas do Ozílio.

Quando passou por mim, o Cornélio brincou:

— Por que não dão logo um avião de presente?

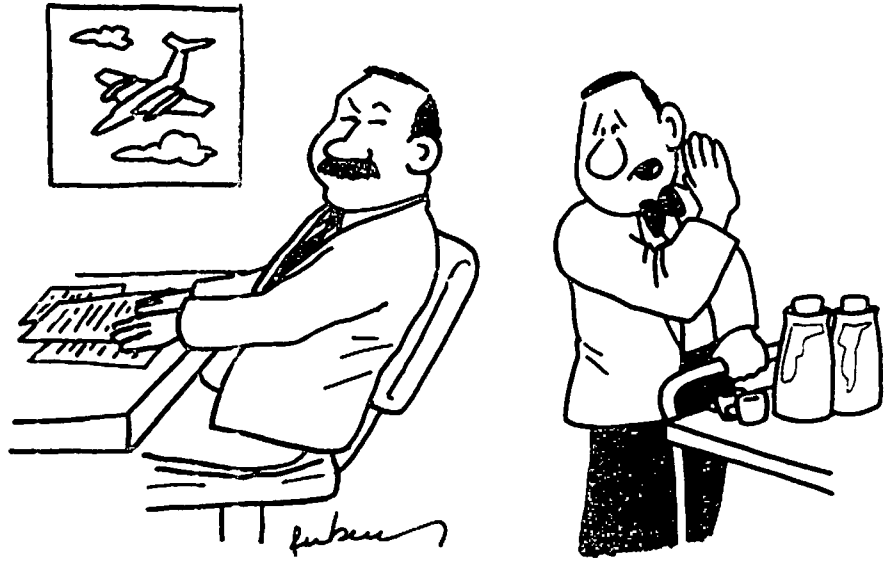
"Saquei" na hora que a idéia era estapafúrdia:

— Por quê não sorteamos um avião?

O Engº Ozílio vibrou! O avião, um Corisco, foi sorteado e saiu para o Aeroclube de Bragança Paulista. Acho que foi o primeiro bingo no mundo em que o prêmio foi um avião. Todos os aeroclubes do Brasil compareceram à festa.

Foi o maior sucesso!

O que ninguém nunca soube é que o dono da idéia básica foi o Cornélio, nosso homem do cafezinho.



Se você tem alguma estória curiosa sobre nossa História, escreva para o Posto de Correio 007, aos cuidados de Mário Galvão. Tamanho máximo: 20 linhas datilografas.